



SANGENJO: ASPECTOS DE PLANEAMIENTO LOCAL EN LAS RIAS BAJAS

Grupo ETHOS.

I. Introducción

En gran medida, el turismo ha quedado históricamente vinculado al litoral, en las últimas décadas.

La actividad turística ha sido un instrumento de colonización del territorio costero, que, en pocos años, ha transformado grandes extensiones junto al mar, a través de un proceso atomizado de urbanización, cuyo elemento generalizado ha sido la "promoción turística".

Desde el punto de vista de la ordenación del territorio, esta actividad urbanizadora lejos de presentar una estructura ordenada y coherente, constituye una yuxtaposición de actuaciones puntuales de contenido similar cuyo proceso evolutivo es la compactación del espacio definido por el borde de la costa y las infraestructuras viarias principales, verdaderos generadores del desarrollo. Este presenta, además, una elevada especialización—casi exclusividad funcional— hasta el extremo de que, falto de otro contenido, permanece prácticamente inactivo fuera de la temporada de vacaciones.

Al enfrentarse con el problema de la ordenación en un municipio fundamentalmente turístico, el urbanista tropieza con la dificultad de no disponer de un aparato conceptual suficientemente desarrollado para orientar su trabajo.

La literatura urbanística interesada en los grandes temas no ha dedicado al turismo la atención que me-

rece: o se ha mantenido al nivel de las consideraciones generales o ha descendido al terreno de la realización práctica al nivel de la "promoción turística", verdadero producto comercial, nacido de una manipulación cultural y cuya única preocupación es el beneficio del promotor y la recuperación del tiempo libre a través del consumo de objetos y símbolos que han configurado una pobre tipología urbanística y edilicia con una fuerte exclusividad funcional.

Desde el momento en que el aumento de dimensión del fenómeno ha supuesto una repercusión territorial de largo alcance, ha comenzado una reflexión que tiende a integrar el tema del turismo costero en el complejo universo litoral. Esta actitud reflexiva que nace, como ocurre siempre, con posterioridad al desarrollo del objeto de su atención, presenta aún un desarrollo conceptual incipiente.

El litoral constituye, sin lugar a dudas, un espacio económico y urbanístico, singular, que en primera aproximación se podría expresar en la oposición litoral-interior semejante a la tradicional, centro-periferia, y, más formalmente, concentración-dispersión.

La costa ha representado desde la antigüedad, la urbanidad y la modernidad, frente a lo tradicional y rural del interior. La situación fronteriza entre universos tan dispares ha contribuido siempre al desarrollo de los intercambios y ya más modernamente el proceso de

concentración de las economías capitalistas ha podido obrar el resto. En la actualidad, incluso, ciertas actividades de producción que tradicionalmente permanecían al margen, del litoral encuentran su localización en la costa gracias al bajo costo del transporte marítimo.

Concentración y diversificación constituyen las características más importantes del litoral como espacio económico y urbanístico. La complejidad que se deriva de esta circunstancia constituye una base sobre la que se desarrolla un apretado conjunto de problemas, a los que en la actualidad se ha venido a sumar la preocupación por el creciente deterioro ambiental en lugares donde éste constituía el fundamento del éxito turístico, e incluso de su interés económico primario.

Frente a esta situación, ciertas posturas comienzan a despuntar. Nos interesan sobre todo aquéllas que tienen por objeto la ordenación territorial, precisamente en un momento en que el territorio mismo y su valor como continente parecen despertar el interés general.

En primer lugar es preciso señalar un criterio de naturaleza urbanística, que respondiendo al tradicional problema de la descongestión, nos ofrece ahora su versión costera: Ordenación en profundidad; variante de las políticas territoriales de desconcentración que encuentran su justificación en el desequilibrio litoral-interior (centro-periferia), y que, por lo tanto, no aporta ningún planteamiento específico del litoral.

Por el contrario, los conceptos más modernos de "capacidad de carga del medio" y "mínimo standard de conservación", referidos el primero al litoral terrestre y el segundo al marítimo, constituyen, en cierto modo, aportaciones originales al tema. Una y otro se basan en políticas que no desdeñan el aprovechamiento del litoral, y constituyen criterios de tolerancia que establecen el punto a partir del cual el deterioro causado puede ser irreversible. De esta manera es posible establecer un aprovechamiento específico de las diferentes áreas de costa y a este mosaico, superponerle un planeamiento marcadamente funcionalista que, sobre una fuerte zonificación basada en criterios de especialización funcional, elaborados con técnicas de evaluación de importante componente econométrica, permiten una selección consecuente de prioridades a la que, ideológicamente, se añade la búsqueda de óptimos sociales y económicos más generales y por tanto, menos reconocibles.

El primer problema que tropieza la redacción de estas políticas de planeamiento, es la definición y disponibilidad eficaz del ámbito adecuado. Por lo que a la ordenación en profundidad se refiere, serán, en principio, válidas las críticas que han merecido todos los intentos de descongestión practicados, fundamentalmente, en áreas metropolitanas: la falta de condiciones objetivas que permitan el desarrollo urbano de las periferias. En cuanto a la especialización funcional, sólo parece aceptable dentro de unos límites que no comprometan la integridad de las unidades urbanas que componen el conjunto. Lo que, salvo para ciertos aspectos de la producción, nos remite a un ámbito y a un nivel de concreción que pone en entredicho los grandes planteamientos estratégicos.

Otro gran problema viene dado por el extraordinario desarrollo alcanzado ya en el litoral en la mayor parte del país lo que dificulta emprender cualquier acción ordenadora posterior. Por último, ya en el terreno conceptual la gran variedad de situaciones concretas supone un obstáculo al desarrollo de una teoría de ordenación aplicable con carácter general a la costa.

Quizá el pequeño interés que pueda tener el discurso seguido en este trabajo estriba en la circunstancia de que el litoral de las Rías Bajas, en el que se encuentra el área de estudio, cuenta con un desarrollo urbanístico incipiente sobre una base de propiedad de suelo enormemente fragmentada, y en un espacio económico muy peculiar; con un bloque primario de difícil transformación y un desarrollo industrial escasamente integrado, y por tanto fuertemente dependiente, en el que el turismo, sin embargo, ha permanecido al margen de las grandes corrientes nacionales y posee una componente autónoma importante.

El trabajo que se presenta constituye una reflexión concreta encaminada al planeamiento urbanístico del municipio de Sangenjo situado en el borde septentrional de la Ría de Pontevedra, que presenta un interés turístico indudable.

En primera aproximación y sobre criterios funcionales se analiza el papel que puede desempeñar el área de trabajo en el contexto subregional, contrastando más adelante este enfoque teórico con el proceso real de desarrollo urbano.

Región y municipio se enfrentan en un marco teórico en el que las fuerzas regionales en expansión ejercen su apropiación a través de una especialización territorial que trata de buscar su integración a nivel regional. De esta forma, la tradicional autonomía municipal quedaría rota y su posible integridad urbana malograda, poniendo en peligro también la deseable integración regional.

Termina este trabajo con la exposición de los elementos más característicos de la realidad local y de las decisiones de planeamiento que podrán ilustrar de forma práctica el proceso seguido y el conjunto de problemas abordados.

2. El eje urbano Pontevedrés

Sobre el itinerario internacional E-50 que corre a lo largo de la fosa de Tuy se organiza, en la actualidad, la red urbana básica de la provincia de Pontevedra.

Es suficiente decir que, directamente sobre esta vía o en sus inmediaciones se asientan, Tuy, Vigo, Porriño, Redondela, Marín, Pontevedra, Caldas de Reyes y Villagarcía de Arosa, que totalizaban en 1970 una población de 347.028 habitantes que constituye el 46 % del total provincial, sobre una superficie que sólo representa el 12 % de la extensión de la provincia.

No es éste el lugar para insistir en el carácter dinámico de este eje urbano que va deletreando sus eslabones sobre el arranque de las rías. Precisamente allí se dan las tasas más altas de crecimiento demográfico así como los ritmos más elevados de creación de empleo industrial y de servicios, y los niveles de renta más altos.



El resto de la provincia queda prácticamente sumido en la actividad primaria que en ciertas áreas se reduce casi a un nivel de economía familiar de subsistencia.

Sin entrar en detalles sobre la composición urbana de este conjunto, sí parece oportuno señalar como condición necesaria para una posible y futura integración económica del área contar con un desarrollo urbano que sirva de soporte y catalizador de esta integración.

Siendo una de las características básicas de todo desarrollo urbano su dinamicidad, resulta imprescindible plantear una política de ordenación urbana que responda adecuadamente a las necesidades y particularidades de la Región. La única respuesta que posibilita una solución equilibrada, penetrando en las zonas deprimidas del interior, tiene dirección transversal y su planteamiento constituye en esencia una estrategia de descongestión y colonización progresiva, a través de la irradiación de los núcleos más dinámicos sobre las infraestructuras básicas.

Los accesos a Galicia constituyen la infraestructura viaria fundamental que podría servir de vehículo a ese proceso de inducción; sin embargo, a nuestro entender, faltan por el momento, condiciones objetivas suficientes. En primer lugar, no existe una red urbana de apoyo adecuada, en segundo lugar las condiciones geográficas tampoco son enteramente favorables salvo por el acceso Sur y, por último, sin una previa transformación del sector primario no sería posible enfrentarlo con otros sectores de producción, sin quedar expuesto a su desintegración, condenando el área a una dependencia económica total.

En consecuencia, es difícil, que, al menos en un futuro inmediato y sin una decidida intervención pública que establezca la adecuada coordinación intersectorial, pueda resultar positiva una inducción hacia el interior de carácter espontáneo. Por el contrario, hacia las rías, la situación cambia radicalmente. En la actualidad se dan ya las condiciones objetivas para su transformación, en primer lugar presenta una buena accesibilidad, cuenta, además con una densidad de población muy alta, que en algunos puntos supera los 500 habitantes/Km² y presenta una estructura de empleo que, si bien, tiene una componente primaria importante, presenta ya cifras en los sectores secundarios y terciarios que anuncian el trasvase. Desde el punto de vista del empresario las rías ofrecen una masa de población susceptible de transformarse en mano industrial no muy exigente, lo que no sería suficiente si no contara, además, con los instrumentos de comercialización, las infraestructuras adecuadas, una diversificación económica importante y unas excelentes condiciones de habitabilidad.

Por otra parte y quizá represente la característica más notable, ofrece un sector primario de gran interés económico cuyo adecuado aprovechamiento puede proporcionar un sólido pilar para un futuro desarrollo integrado y autónomo. No conviene olvidar la actividad turística como una fuente de riqueza aún sin explotar en la Región y que puede representar un cauce de recuperación económica y una eficaz colaboración del proceso.

El litoral adquiere, de esta manera su complejidad máxima, y este hecho incuestionable sólo puede encontrar en el planeamiento un orden que el propio proceso de apropiación deberá imponer si no quiere ver comprometido su porvenir. En cualquier caso, ya se ve que una ordenación en profundidad de gran escala presenta graves problemas por lo que será preciso replantear el tema en un ámbito mucho más reducido y mucho más litoral.

La costa de Pontevedra ofrece, como elementos transversales susceptibles de presentarse a una ordenación especializada los siguientes:

Las rías (su contorno).

Las penínsulas (territorio entre rías)

Los bordes (elementos de unión península-ría).

La ría, en sí misma, constituye en espacio primario fundamental y un notable elemento desde el punto de vista ambiental no sólo por el valor que representa su explotación, que es preciso preservar, sino por el interés turístico de primera fila, que se materializa en determinados puntos de su contorno.

Las modernas técnicas de la acuicultura van a transformar, su actual carácter primario, modificando las viejas relaciones de producción, todo ello favorecido por el hecho de que, debido a la progresiva concentración de los mecanismos de comercialización de sus productos, se está produciendo la proletarianización de la población que vive de la explotación de sus recursos.

Las penínsulas ofrecen, asimismo, un universo sustancialmente agrícola y forestal, su orografía más o menos accidentada ofrece pocas oportunidades de desarrollo urbano intensivo. Sin embargo, desde el punto de vista ambiental presentan un indudable valor, sobre todo en su combinación con las Rías.

Todo nos lleva a considerar los bordes como los elementos más propicios. De nuevo, y a un nivel territorial aún más reducido, el borde litoral cobra un significado urbano y complejo como elemento de sutura y como soporte de la integración y es precisamente en el borde costero donde los problemas medio ambientales cobran su máximo interés urbanístico.

Si el concepto de "standard mínimo de conservación" tiene aplicación en el control del mar, y el de "capacidad de carga" en tierra, en el borde se unen los dos físicamente y además se producen los usos y transformaciones que inciden en los dos medios y que es preciso controlar. Ya en ese ámbito, los planteamientos de ordenación en profundidad sólo tienen significado cuando se refieren a problemas concretos de conservación del medio.

Las grandes estrategias territoriales han de ceder el terreno a una labor minuciosa de nivel local que habrá de decidir "in situ" sobre la conveniencia o no de las instalaciones de determinadas actividades y bajo qué condiciones, etc.

La realidad concreta, en su riqueza y complejidad, exige un tratamiento teórico que vuelve a desmontar los aparatos conceptuales de largo alcance, verdaderos instrumentos de dominación.

Incluso la especialización funcional que se suele calificar como tendencia espontánea del proceso de urbanización cuando adquiere escala regional, se mueve dentro de los límites que marcan ciertas condiciones objetivas como pueden ser la existencia de una red de unidades urbanas integradas adecuadas.

Los bordes de las rías constituyen, en la actualidad, desarrollos lineales potencialmente complejos que ya muestran indicios crecientes de actividad industrial. La propia actividad residencial —el puro habitar— presenta una diversificación que va desde la casa campesina, al hotel de lujo, pasando por la vivienda secundaria y la de temporada en todas sus formas.

En realidad, un planteamiento de ordenación a nivel regional sobre la base de una especialización de las diferentes áreas constituiría un modelo reducido del actual sistema que hace a la región totalmente dependiente de los centros de nivel nacional.

Si la región debe buscar su integración y su autonomía, parece importante empezar por establecer esas condiciones a nivel local. Por otra parte, una ordenación territorial semejante quedaría reducida a un esquema muy simple.

En el caso de las Rías Bajas y habida cuenta de las consideraciones anteriores presentaría un aspecto similar al de la figura 1 y su valor tendría un carácter tan general como inoperante a los niveles en que habitualmente se desenvuelve la realización de la obra urbanizadora.

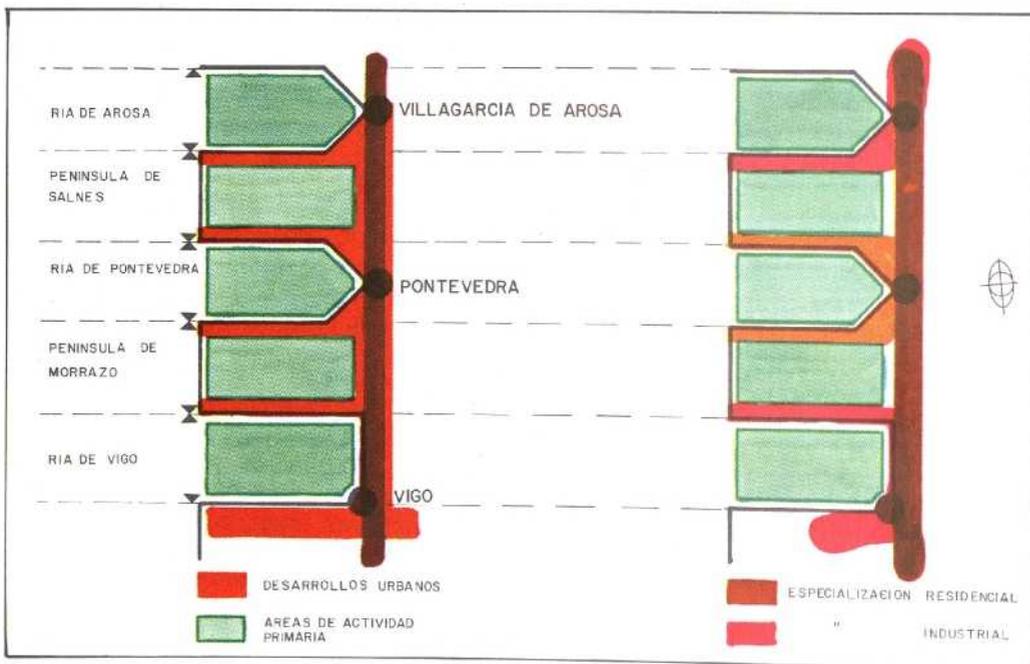


Figura 1.

Un discurso inverso, que partiendo de las posibilidades reales a nivel local buscara su integración en ámbitos territoriales, urbanísticamente hablando, de orden superior, tendría por el contrario, la ventaja de ofrecer una respuesta válida no sólo a las particularidades locales sino integrada e integrable como pieza eficaz de la red urbana regional autónoma y no como apéndice supeditado totalmente a un ente superior que, a su vez,

presenta una fuerte dependencia, de naturaleza colonial.

Si a esto se añade la circunstancia de que el suelo presenta una propiedad enormemente fragmentada, se deducirá la importancia que tiene el planeamiento a nivel local como única posibilidad de superar la atomización de las actuaciones que puede representar un grave obstáculo al verdadero desarrollo urbano.

En realidad, la aproximación se debe realizar desde la doble vertiente regional y local, no con el objeto de enfrentarlas sino para fijar las condiciones de autonomía e integridad regional a través del desarrollo adecuado y la integridad urbana de las unidades locales.

Un municipio turístico, como Sangenjo ofrece, en primer lugar el interés de estudiar una actividad que puede jugar un papel apreciable en la recuperación económica de la región a condición de no perder su actual independencia, y, en segundo lugar, ya desde el punto de vista urbanístico, ofrece la oportunidad de desarrollar el tema de la integración urbana partiendo de una actividad con fuerte especialización funcional y que requiere un especial tratamiento del medio ambiente.

3. El turismo en las Rías Bajas

No se pretende agotar un tema que merecería un estudio monográfico pero sí conviene enunciar una serie de características del turismo en las Rías Bajas, primero para mostrar su diversidad y riqueza, luego para com-

probar hasta qué punto queda vinculado a valores y circunstancias locales que exigen su tratamiento detallado y por último para tratar de deducir el papel que puede desempeñar en el contexto regional, y la forma en que debe desarrollarse.

El primer rasgo a considerar es el valor ambiental excepcional que ofrecen las Rías y su clima benigno y más soleado de lo que frecuentemente se cree. Esto

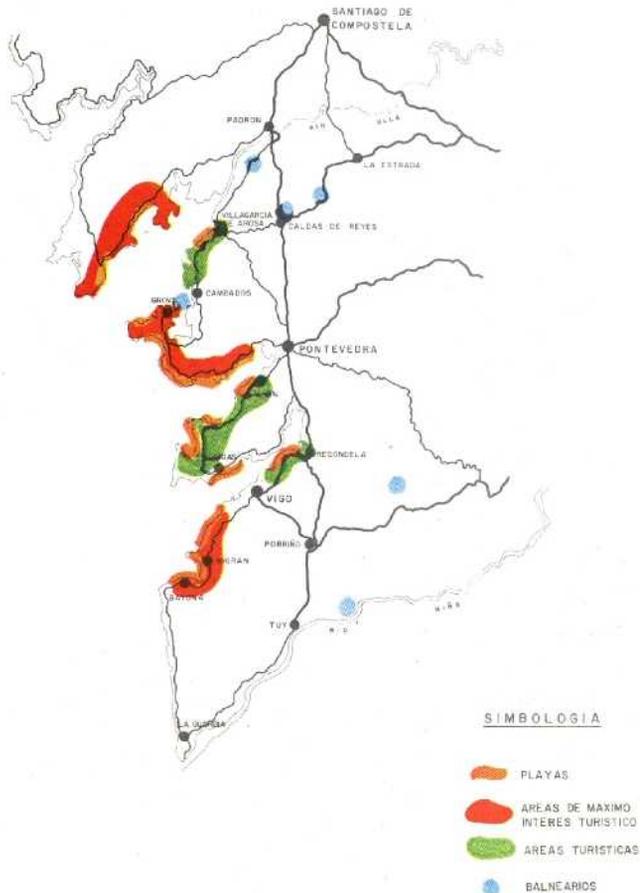


Figura 2.

la califica especialmente como lugar para habitar. Sin embargo, el turismo exige una serie de condiciones que limita a algunas áreas su desarrollo más intenso. En la figura 2 se recogen, "grosso modo" los enclaves más notables del turismo de mar que nos interesa.

Es preciso admitir que el turismo Pontevedrés arranca de bastante atrás, cuando los Balnearios de Catoira, Cuntis, Caldas de Reyes y Mondariz atraían a sus curas de reposo y aguas termales a las minorías sociales, burguesas y pequeño burguesas. Junto a este turismo en decadencia, la costa ofrece una actividad pujante que en el futuro parece llamada a tener un desarrollo importante.

Si nos remitimos a la costa pontevedresa, las áreas más notables son las del borde septentrional de la ría de Pontevedra junto con la zona de Nigrán y Bayona aunque esta última presenta una orientación norte que no es favorable.

Si consideramos las plazas hoteleras como un índice de la importancia turística se puede observar que el eje constituido por el Grove, Sangenjo y la capital contiene el 33,39 % de las plazas de la provincia, mientras que al sur de Vigo sólo se tiene el 6,35 %. Hay que advertir que Vigo posee el 39,27 % del total provincial, pero esa dotación la debe en parte a su función urbana metropolitana.

Si se examina la capacidad extrahotelera, es decir, el desarrollo alcanzado por la vivienda secundaria y de temporada, destacan, en valores absolutos, tres municipios: Pontevedra, Vigo y Sangenjo. Este último se



Sangenjo: aspectos de planeamiento local en las rías bajas

pone a la cabeza si consideramos el porcentaje de viviendas no principales sobre el total con un 28 %, seguido de Bayona con el 24 % y Nigrán con el 22 %. El Grove, que presenta una fuerte dotación hotelera, sólo ofrece un 16 %.

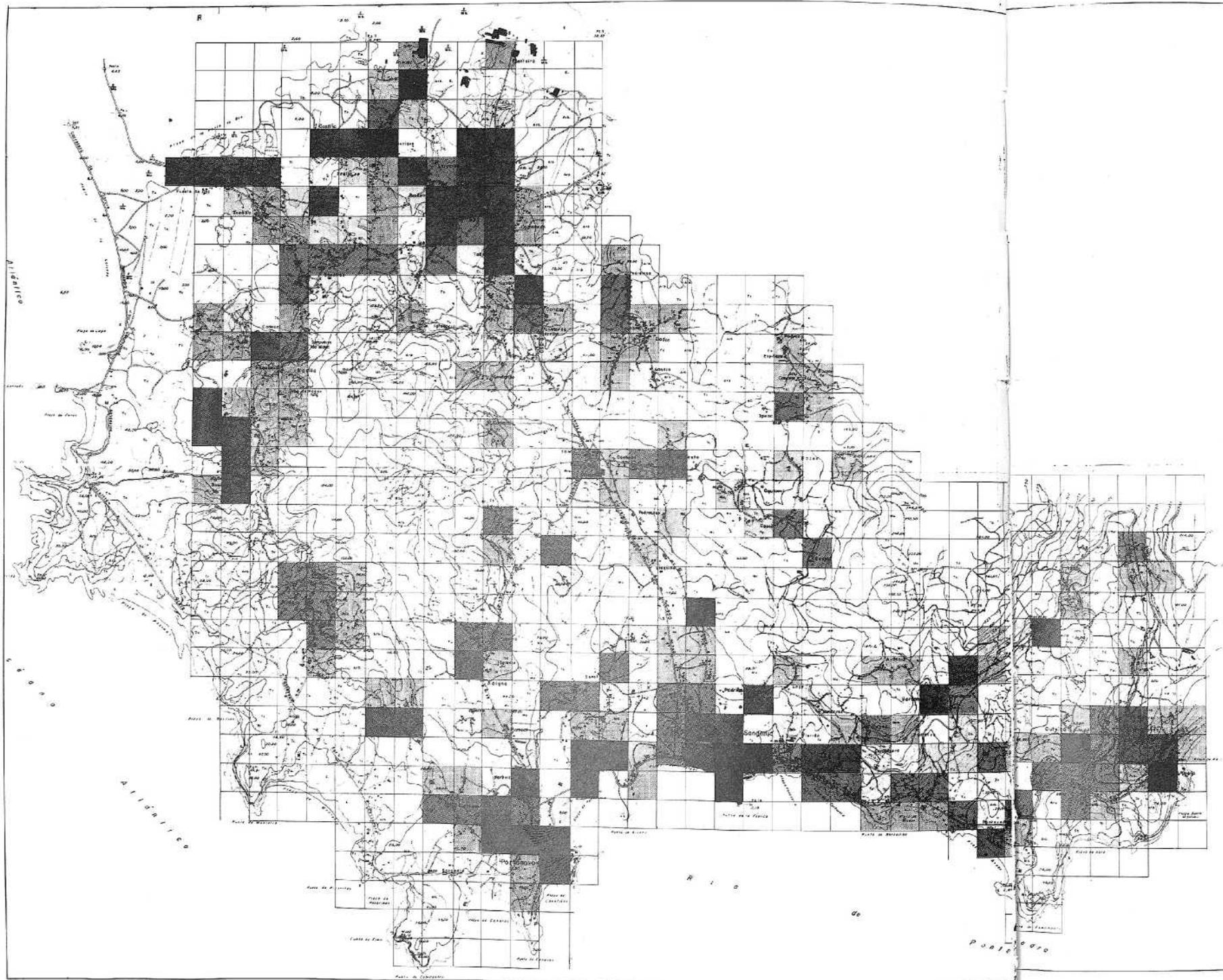
En cuanto a la distribución de la vivienda no permanente, según el censo de 1970 se pueden agrupar tal como muestra la figura 3, en la que, por su estructura, se identifican dos áreas principales que coinciden con las ya aludidas (Grove-Sangenjo-Villagarcía y Nigrán-Bayona). Este hecho unido a las consideraciones anteriores parece indicar una cierta especialización que en realidad, está sujeta a valores locales.

La actividad turística en las Rías Baixas tiene la particularidad de ofrecer un desarrollo disperso. Existe una ausencia casi total de "promociones turísticas". La intensa división de la propiedad ha supuesto, sin duda un obstáculo decisivo a este tipo de actuación, con lo que el mercado inmobiliario costero se ha mantenido dentro de unos márgenes modestos. Posiblemente, la misma fragmentación de la propiedad sea una de las causas de los elevados precios que alcanza el suelo en los lugares mejor situados. Si a esto unimos una fuerte estacionalidad, resultan unos pequeños desarrollos turísticos, generalmente de baja densidad, y una población usuaria de elevados niveles de renta.

Nada hay en este litoral que recuerde los espectaculares desarrollos turísticos de otras áreas del país. Aquí, la vivienda campesina sirve de alojamiento improvisado



Figura 3.



PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE 1974
SANGENJO

EQUIPO REDACTOR:
ETHOS, S. L.

DOCUMENTO:
INFORMACION URBANISTICA
TITULO:
DENSIDADES DE POBLACION
ESCALA:
1:10.000
Nº PLANO:
3.10

SIMBOLOGIA:

DENSIDADES EN HABITANTES POR HECTAREA	
[White box]	MESES DE - 2,99
[Light gray box]	DE 3 - 5,99
[Medium gray box]	" 6 - 9,99
[Dark gray box]	" 10 - 19,99
[Black box]	" + 20,00

Sangenjo: aspectos de planeamiento local en las rías bajas

Tiene una extensión superficial de 4.383 Ha., y presenta un litoral en el que se articulan abruptos acantilados con buenas y recogidas playas, rodeando un país de suaves y verdes colinas en el que se asienta un caserío disperso.

La agricultura y la pesca han sido, desde siempre, las actividades básicas de este pueblo campesino y mariner. En tiempos medievales, la explotación de las Salinas de Noalla completaban este cuadro primario.

Actualmente, algunas industrias de primera transformación de pequeño porte, así como cierta actividad de explotación y transformación de rocas industriales comienzan a apuntar un posible cambio.

El turismo, por último, ofrece la alternativa económica más importante, con el desarrollo de los servicios y del sector de la construcción.

Sangenjo goza de un clima excepcional. Junto a unas temperaturas siempre benignas presenta un soleamiento notable, que excede las dos mil horas de sol anuales, superando en determinadas épocas del año el soleamiento de Alicante y Málaga, verdaderos representantes del "sol español".

Si la existencia de magníficas playas permitió su aprovechamiento turístico ya desde la época en que se promocionaron las playas del norte (las llamadas "playas frías"); su clima excepcional le confiere cierto carácter de playa caliente, donde el baño de sol puede completar el de mar.

La población del municipio ascendía en 1973 a 12.325 habitantes que se distribuyen por todo el territorio dando lugar a un asentamiento que, si bien aparece disperso, presenta ciertas leyes de localización que conviene examinar.

En términos generales, se aprecia una tensión entre el litoral y el interior. Según las condiciones históricas lo permitían, la población se asentaba en la costa o subía al monte. Sólo la necesidad de proteger algún punto singular de la costa, generalmente un puerto, ha mantenido fija la población, pero entonces siempre se ha buscado una localización defensiva. Así han surgido los dos núcleos más importantes del municipio: Portonovo y Sangenjo, los dos encaramados en un promontorio sobre su puerto respectivo.

Desaparecido el peligro, el litoral vuelve a recobrar todo su valor. Los lugares situados a media ladera van perdiendo su población en beneficio de los lugares costeros. La población va bajando paulatinamente hacia el mar; se va concentrando en la costa.

La figura 4 muestra la distribución de la población en 1970 bajo un aspecto estático, atendiendo a la densidad de ocupación.

Es de destacar el carácter lineal del asentamiento que jalona el litoral en todo su desarrollo, apoyándose en la red viaria local.

En las figuras 5 y 6 se expresa de forma dinámica la evolución del poblamiento. En la primera se han reflejado los crecimientos de población por entidades, delimitándose dos áreas de máxima dinamicidad que coinciden con el borde de la Ría de Pontevedra en el que se sitúan Sangenjo y Portonovo y el área norte del municipio sobre la Ría de Arosa.

al veraneante y el escaso equipamiento existente tiene un marcado carácter local.

Es un turismo minoritario y familiar basado en la calidad excepcional de la naturaleza y en el que la inversión ha sido mínima. Sin embargo, se empieza a dar indicios de un cambio y parece oportuno tomar medidas. En efecto, del turismo en familia donde la naturaleza, casi salvaje, constituye el aliciente máximo, parece que se inicia el desplazamiento hacia un turismo más cosmopolita, más numeroso por tanto, donde el equipamiento adecuado puede ofrecer una alternativa artificial importante a la naturaleza desnuda. En esta situación, la ampliación del mercado turístico, junto con el control local de los equipamientos y las inversiones, podrían

constituir un eficaz instrumento de recuperación indirecta de plusvalías.

En consecuencia, una vez más, el planeamiento debe jugar un papel fundamental como instrumento, que, superando la fragmentación de la propiedad, prestará unidad y coherencia a los desarrollos, permitiendo, además, su integración en una estructura de ámbito superior, lo cual no es factible a través del sistema habitual de la promoción turística que es, al propio tiempo, un medio de colonización.

De esta forma y a nivel local el planeamiento debe buscar la integración de las actuaciones entre sí y en la realidad local, el logro de equipamiento necesario y el tratamiento del medio natural ya que ambos (cultura

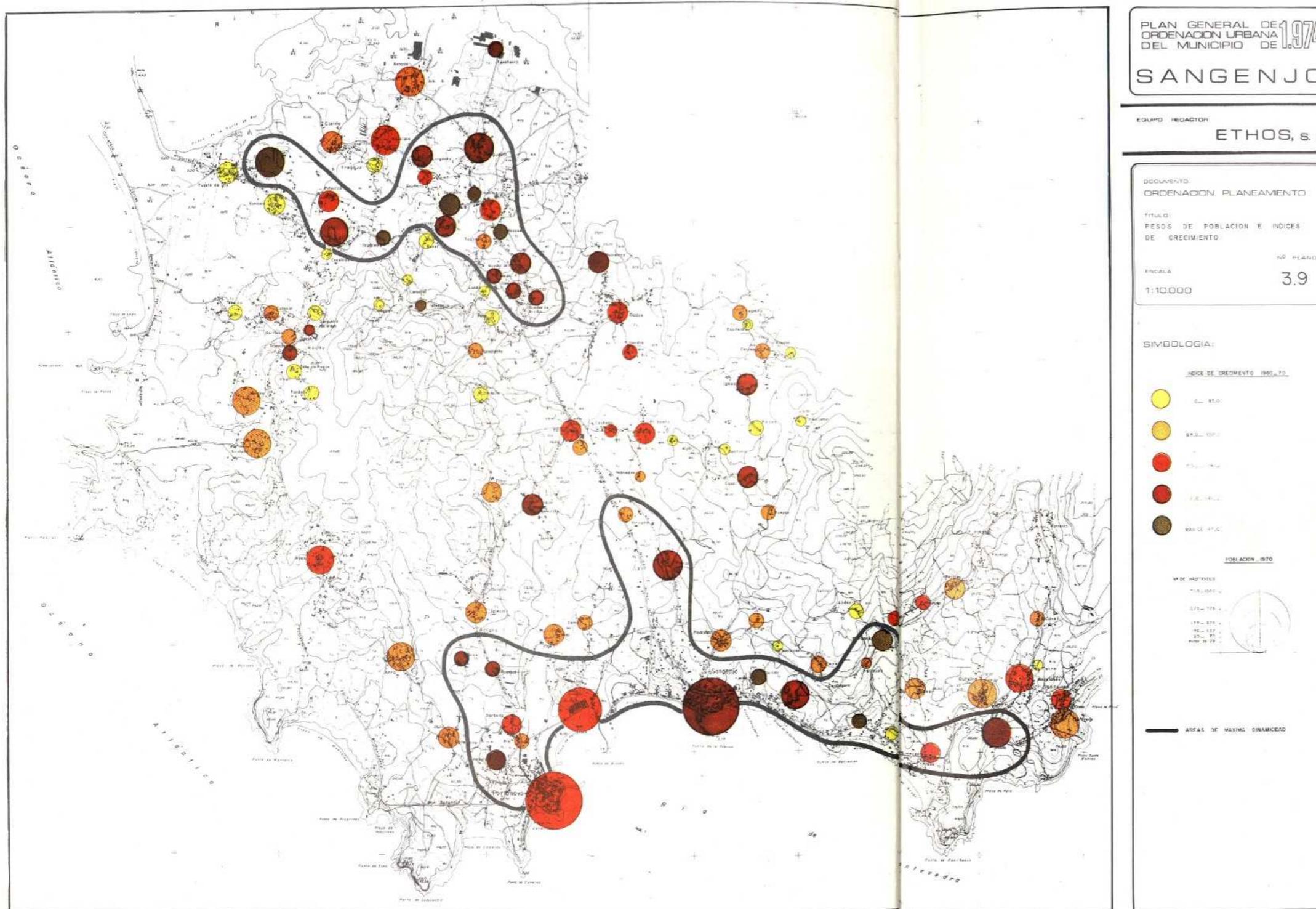
y naturaleza), constituyen los polos entre los que oscila la actividad del tiempo libre.

El planeamiento local puede sustituir, así, ventajosamente, a la promoción turística logrando dos objetivos fundamentales: un desarrollo integrado y la eliminación de una manipulación enajenadora.

4. El Municipio

El municipio de Sangenjo remata por su extremo occidental la tierra de Salnés, cabalgando sobre el borde meridional de la Ría de Arosa y el Septentrional de la de Pontevedra, sobre la cual se desarrolla la mayor parte de su contorno.

Figura 4.



industriales y de servicios, en especial a las actividades de comercio, transportes y comunicaciones, construcción y servicios.

Lo más notable es el progresivo abandono de la agricultura como actividad básica, debido al tamaño de las explotaciones y su escasa rentabilidad. Como dato más característico se puede señalar que de los 1.714 auto-denominados "empresarios" agrícolas, existentes de Sangenjo, sólo el 1,93 % tiene menos de 34 años mientras el 37,81 % tiene más de 65 años (edad de jubilación en otros sectores) y la población activa del sector que supera los 55 años constituye el 64,94 %, todo lo cual señala la falta de mano de obra joven en la agricultura.

El subsector pesquero, por el contrario, sigue manteniendo su importancia, sobre todo en bajura y media altura, constituyendo Portonovo un importante puerto pesquero. Esta actividad le sitúa en el primer lugar del Grupo de puertos de la provincia con 3.805,9 Tm. de pesca descargada en 1972, ocupando el segundo lugar en valor en venta.

Una de las características más notables de la industria en Sangenjo es su juventud. El 42,8 % de las Industrias instaladas en el término tienen menos de 10 años y sólo el 14,2 % tienen más de 25, siendo el sector más antiguo el de la construcción, vidrio y cerámica. Por lo general, se trata de industrias de origen familiar y, por tanto, local. Prácticamente todos poseen sus instalaciones en régimen de propiedad.

De la encuesta realizada se ha obtenido la información necesaria sobre los aspectos urbanísticos de las instalaciones. En general poseen abundante terreno de reserva y a excepción de las de alimentación que ofrecen una densidad media de 419,5 empl./Ha., el resto se mantiene por debajo de los 10 empl./Ha. La posibilidad de preparar suelo industrial queda, en consecuencia, pendiente de que se produjera el desarrollo integrado de la industrialización provincial y nuevas empresas se instalaran en el municipio, aprovechando sus buenas condiciones. Por lo que a su localización actual se refiere, si bien existe una cierta dispersión de la pequeña industria, las unidades más importantes se concentran en el área norte del municipio y en las proximidades de Portonovo, éstas últimas, menos importantes, e íntimamente vinculadas al puerto y su actividad.

En cuanto al comercio, el municipio presenta un total de 191 comercios, el 50 % de los cuales se sitúa en Portonovo y otro 30 % en el núcleo de Sangenjo. El comercio especial (bares, bodegas, restaurantes, etc.) constituye el 30 % del total y el comercio industrial que representa el 17,27 % se concentra prácticamente en Portonovo.

Es un comercio de reciente desarrollo ya que el 42,8 % se ha abierto después de 1970 y, un 38,1 % entre 1960 y 1970. Sin embargo, responde más a las necesidades locales que a las de temporada, ya que a excepción de algunos comercios especiales, el resto permanece abierto todo el año. Su régimen de explotación es, generalmente, familiar y su área de influencia alcanza a todos los municipios colindantes.

La actividad turística, que puede constituir el aprovechamiento más rentable y la fuente de riqueza más

Cada una de estas áreas se localiza sobre la respectiva intersección de la variante de la c-550 con cada uno de los tramos de esta carretera que bordean una y otra Ría. Sangenjo se asoma a las dos rías y establece allí dos cabezas que encierran interesantes alternativas de planeamiento.

La figura 6 constituye una representación esquemática de la evolución general de los asentamientos en la que

se han considerado los pesos de población como variable, con lo cual se logra una visión conjunta del problema. Así quedan definidas dos áreas de máxima dinamidad que coinciden sensiblemente con las anteriormente descritas.

El resto de las entidades o se mantienen dentro de unos niveles de población muy bajos o su peso de población, respecto al conjunto municipal, decrece.

Todo parece indicar que la dispersión rural empieza a ceder ante un proceso lento, pero decidido, de concentración, que se acelerará, sin duda, en la medida en que la estructura del empleo se incline hacia los sectores típicamente urbanos.

El sector primario que en 1950 representaba el 78,32 % de la población activa, ha pasado en 1970 a ser el 41,76 %. Esta diferencia ha beneficiado a los sectores

Figura 5.

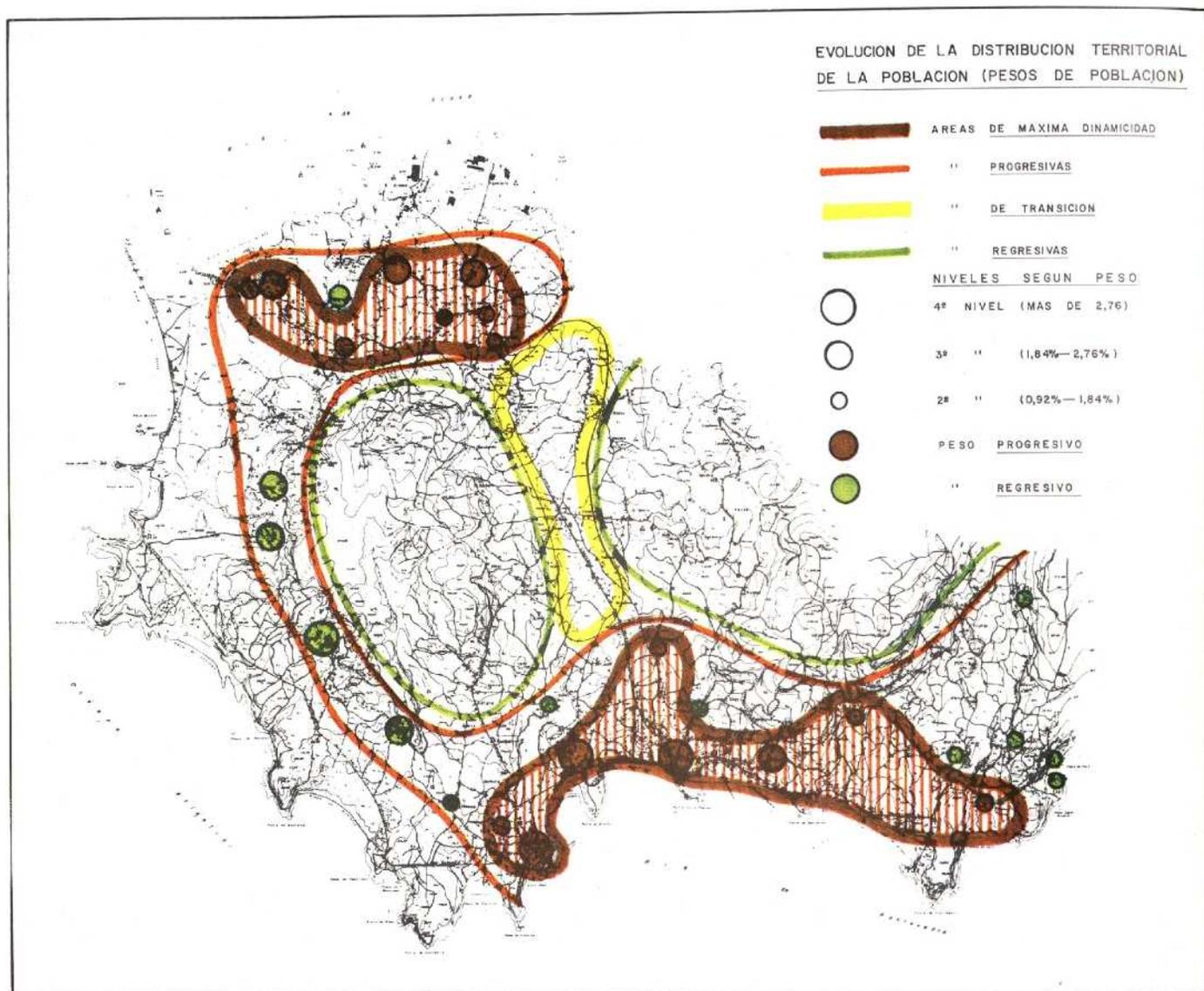


Figura 6.

prometedora del municipio ha buscado, igual que las demás actividades una localización preferente.

Tanto el equipamiento hotelero como los alojamientos veraniegos y la vivienda secundaria, ocupan lugares señalados.

Una breve muestra de vivienda realizada en los dos núcleos urbanos más importantes del término ofrece unos resultados que hablan por sí solos.

De un total de 714 viviendas en Sangenjo, 221 estaban ocupadas frente a 493 vacías (secundarias y de temporada).

En Portonovo se invierte la relación; de 722 viviendas, 486 estaban ocupadas y 236 vacías.

El equipamiento hotelero se concentra asimismo en la capital del municipio, si bien existen instalaciones en otros lugares.

La realidad municipal, en definitiva, presenta un rico mosaico de actividades sobre un amplio abanico de asentamientos de población. Existe, sin lugar a dudas, una

cierta especialización funcional fácilmente perceptible espacialmente que se puede expresar esquemáticamente tal como muestra la figura 7.

Tal como se anunciaba, la especialización cobra a nivel local una dimensión que no contradice el logro de la integración urbana. A ese nivel, no constituye el resultado de la dominación ejercida por fuerzas enajenadoras sino una adecuación de naturaleza funcional que es preciso superar a nivel urbano. Ese ha sido precisamente el tema de planeamiento.

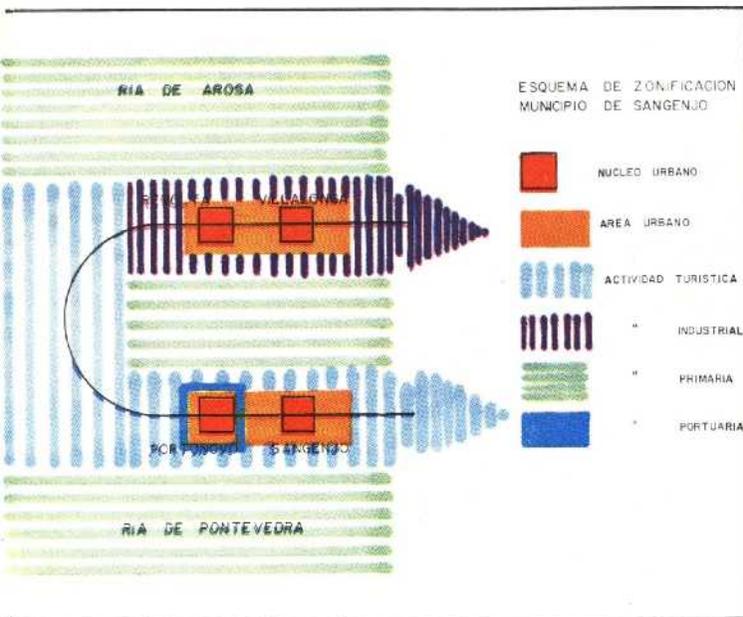
Sangenjo se sitúa, en cierto modo, en una encrucijada. Esta afirmación que aparentemente pudiera resultar paradójica, a la vista de su localización en fondo de saco, tiene una sencilla explicación.

Si partimos de la hipótesis de que la provincia alcance su autonomía económica a partir del desarrollo integral de los procesos industriales que en ella se localizan ya, o puedan localizarse en el futuro y se admite que una de las condiciones sea la creación paralela del sistema

urbano de apoyo que tal como ya hemos afirmado tiene una fuerte componente litoral, resulta que en el municipio de Sangenjo se unen dos sistemas costeros, el primero de los cuales arranca de Villagarcía (Área de Expansión Industrial) y corre sobre el borde sur de la ría de Arosa, mientras el segundo arranca de Pontevedra y corre por la costa norte de la ría del mismo nombre.

El proceso industrial integrado supondría, sobre todo, la creación de numerosos puestos de trabajo, mientras el paralelo desarrollo urbano representaría una demanda de suelo residencial para primera y segunda residencia. Esta última, a más largo plazo. Uno y otro, sobre los dos sistemas mencionados, se encontrarían precisamente sobre las dos áreas más dinámicas del municipio.

Tanto Villagarcía como Pontevedra se encuentran situadas dentro de la isocrona de media hora respecto de Sangenjo (figura 8), con la particularidad de que el borde de la Ría de Pontevedra sólo se puede alcanzar



desde Villagarcía, en media hora, por Sangenjo. Esta buena accesibilidad combinada con unas condiciones naturales que funcionalmente se adaptan a las diversas actividades, constituyen el punto de partida para el planteamiento de las directrices locales de planeamiento.

Sobre la decisión de un planeamiento integrado, sólo se acepta la especialización dentro de unos límites que no impliquen la descomposición del espacio urbano. De esta forma, ni siquiera en el ámbito municipal se ha practicado una zonificación de raíz funcionalista. Cuando se ha practicado algún tipo de segregación, se ha hecho en base a criterios de aprovechamiento del espacio dentro de los márgenes de conservación a que se aludía en la introducción.

Uno de los elementos de la realidad local que fue preciso considerar en todo su valor, fue la situación creada por el mercado de suelo. En la figura 9 se han trazado una serie de las curvas de igual precio más características. Al Sur, una banda que podríamos cali-

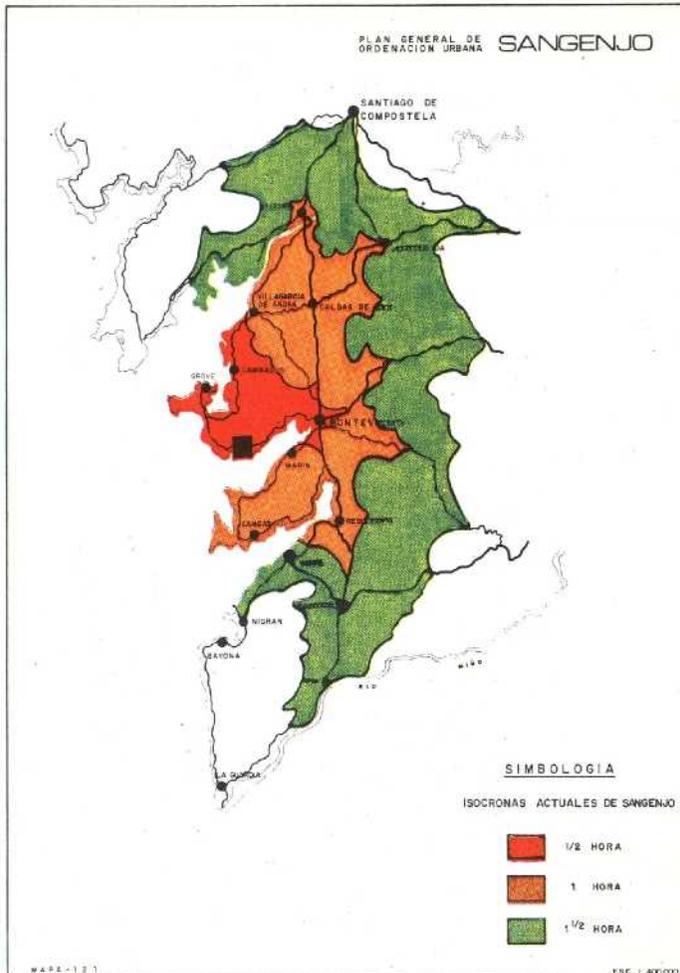
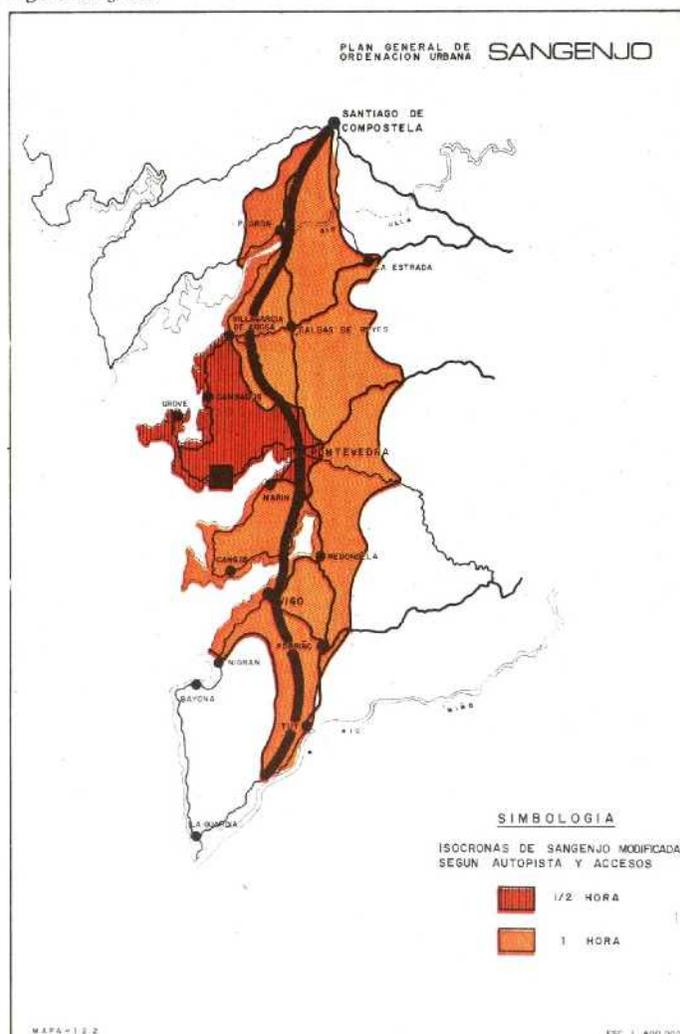


Figura 8a y 8b.



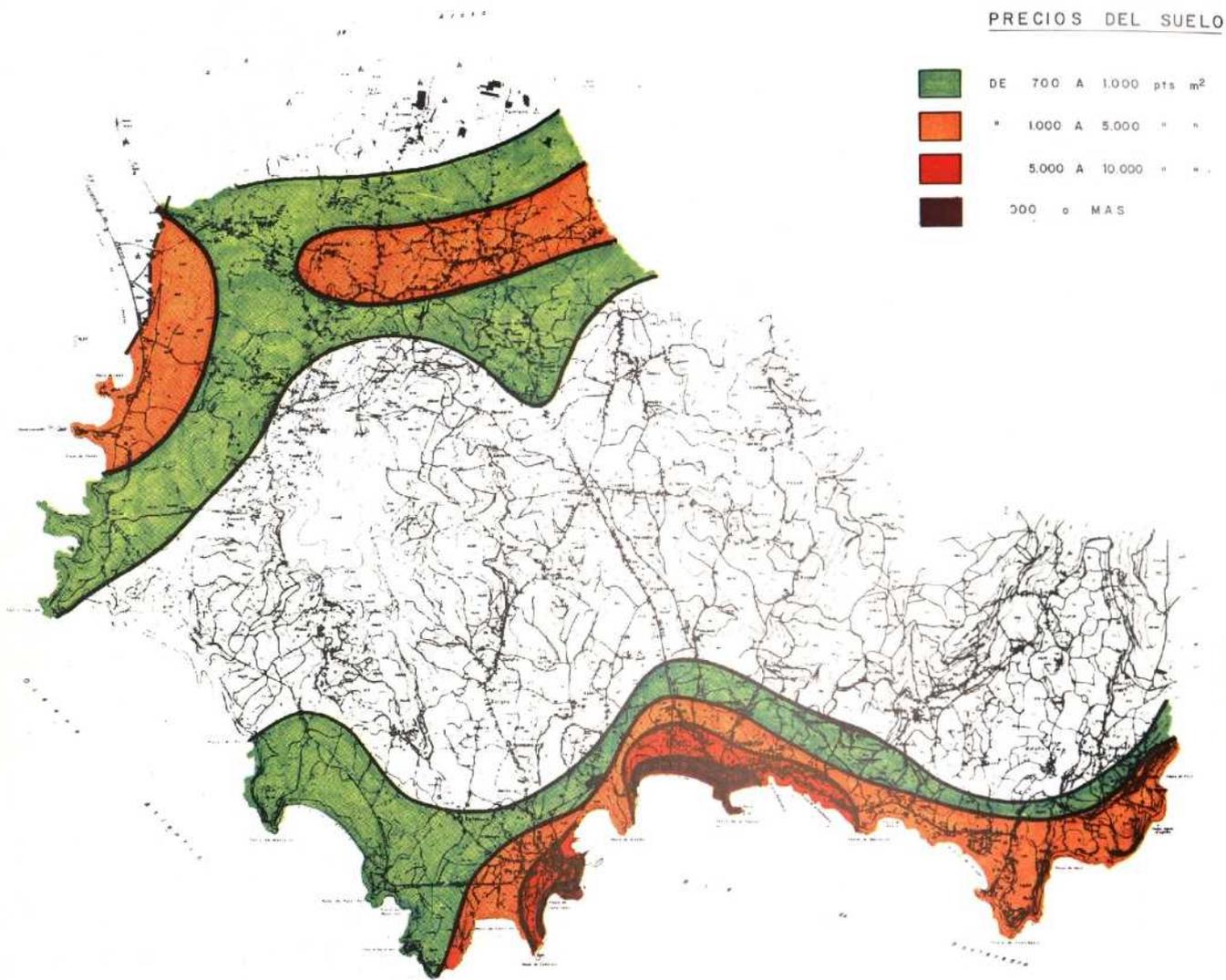


Figura 9. Precios del suelo.

ficar como típicamente turística, presenta sus máximos sobre el mismo borde del mar, coincidiendo con las playas del Silgar, en Sangenjo, y Caneliñas, en Portonovo. Al Norte, el contacto directo con el mar pierde interés y el máximo se organiza en torno a la intersección de Villalonga dando origen a un mercado concéntrico, deformado por la carretera litoral.

Nuevamente, se pone el acento en los dos áreas, cada vez mejor perfiladas. Incluso el equipamiento escolar (figura 10) con sus áreas teóricas de servicio, parece exigir una concentración de la población en esas zonas.

Uno de los problemas habituales en zonas turísticas es la frecuente separación entre el espacio turístico propiamente dicho y el residencial permanente, lo que entre otros inconvenientes, tiene el de favorecer la disgregación de la estructura urbana global. Cada promo-

ción se presenta independientemente y rara vez coincide con unidades espaciales y urbanísticas identificables.

La no existencia de grandes propiedades ha supuesto un obstáculo al desarrollo de estas actuaciones; sin embargo, se ha producido una proliferación atomizada, generalmente de tipo unifamiliar.

El planeamiento, manejando unidades territorial y urbanísticamente coherentes, es el único instrumento capaz de organizar este universo fragmentado. Una de las labores de planeamiento ha consistido, fundamentalmente, en la identificación y programación de las diferentes unidades. La figura 11 muestra algunos de los elementos de naturaleza física que se han considerado en esa búsqueda, y que han permitido establecer una primera selección.

El Plan General adquiere, así, su más auténtica mi-

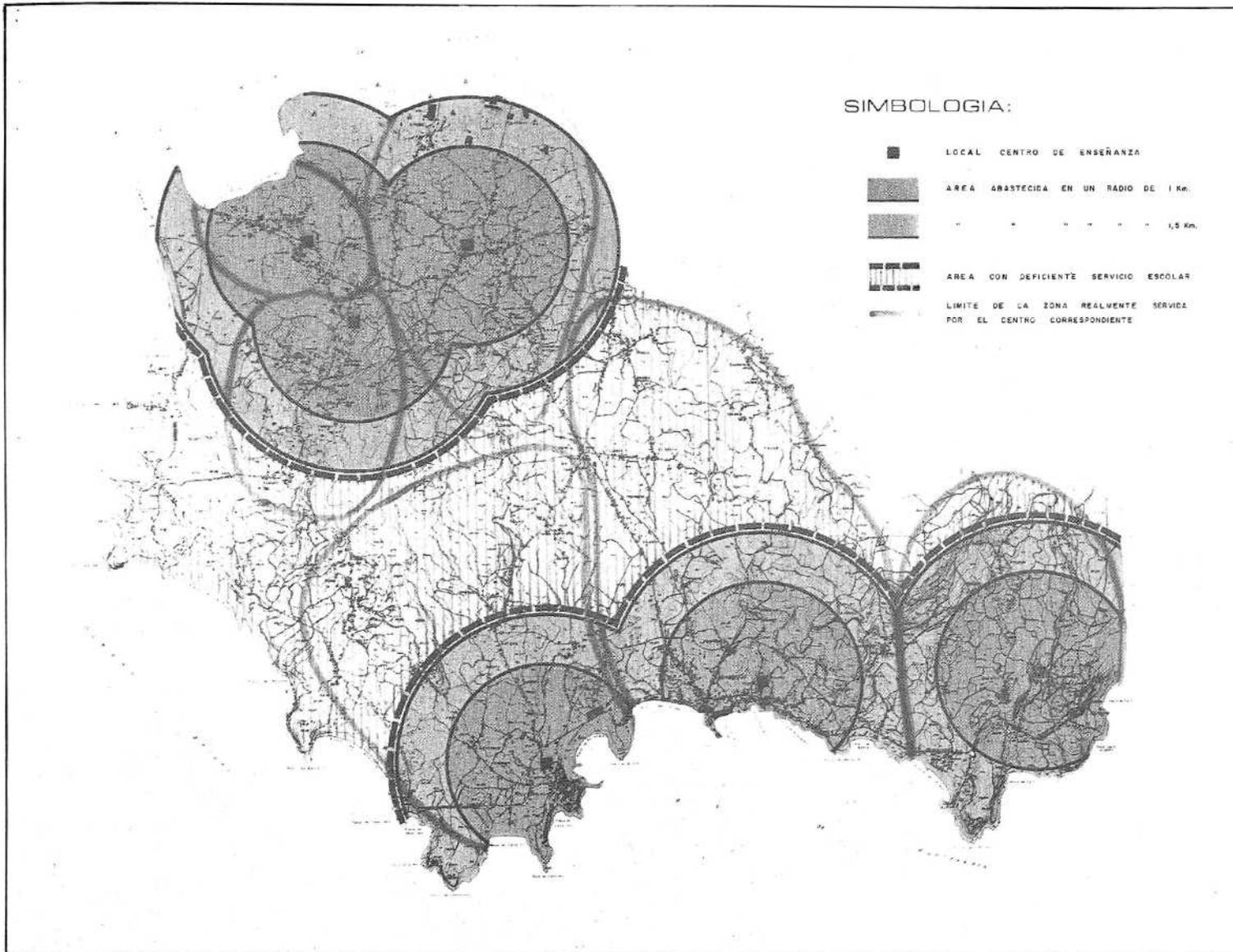


Figura 10. Equipamiento escolar.

sión de ordenador e integrador del desarrollo de la obra urbanizadora, asegurando las condiciones de su realización, estableciendo los programas, definiendo las unidades de proyecto parcial y las etapas de su realización, planteando la estructura de relación que organice la unidad del conjunto así como las infraestructuras urbanísticas, particularmente importantes en este caso, y definiendo las directrices de planeamiento en los escalones inferiores. La figura 12 muestra el esquema director adoptado en Sangenjo, que constituye su primer eslabón de planeamiento.

Del mismo modo, el planeamiento parcial recobra toda su vigencia como definidor de la obra de urbanización, conformando el programa propuesto, en función de las condiciones particulares de su área de actuación.

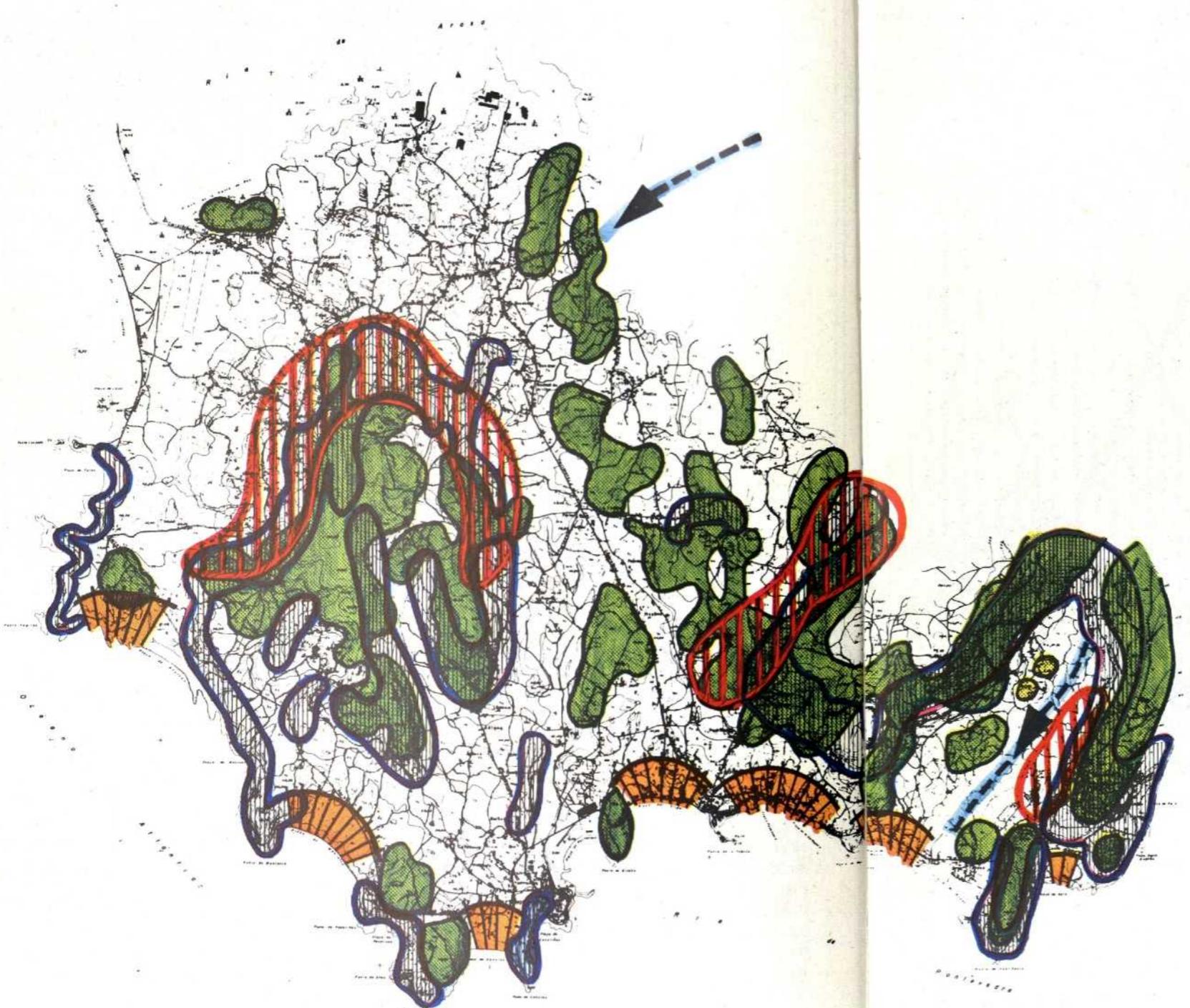
No es éste el lugar de entrar en el detalle de la rea-

lización del plan, pero sí conviene, para terminar, hacer algunas observaciones a tenor de los planteamientos iniciales de este pequeño discurso.

El planeamiento de nivel local ha quedado enfrentado, en los últimos años, a planeamientos de ámbito superior, denominados integrales, que, invocando una totalidad difícil de concretar, establecen, en realidad, modelos de dominación económica y espacial, por lo general extraños al verdadero interés del área afectada.

La realidad local queda, de este modo, condicionada y supeditada.

La especialización constituye, seguramente, uno de los instrumentos de dominación más eficaces, razón por la que generalmente, se hace presente en todas las estrategias de planificación de gran porte.



DOCUMENTO:
INFORMACION URBANISTICA

TITULO:
CONDICIONANTES FISICOS
DE PLANEAMIENTO · I

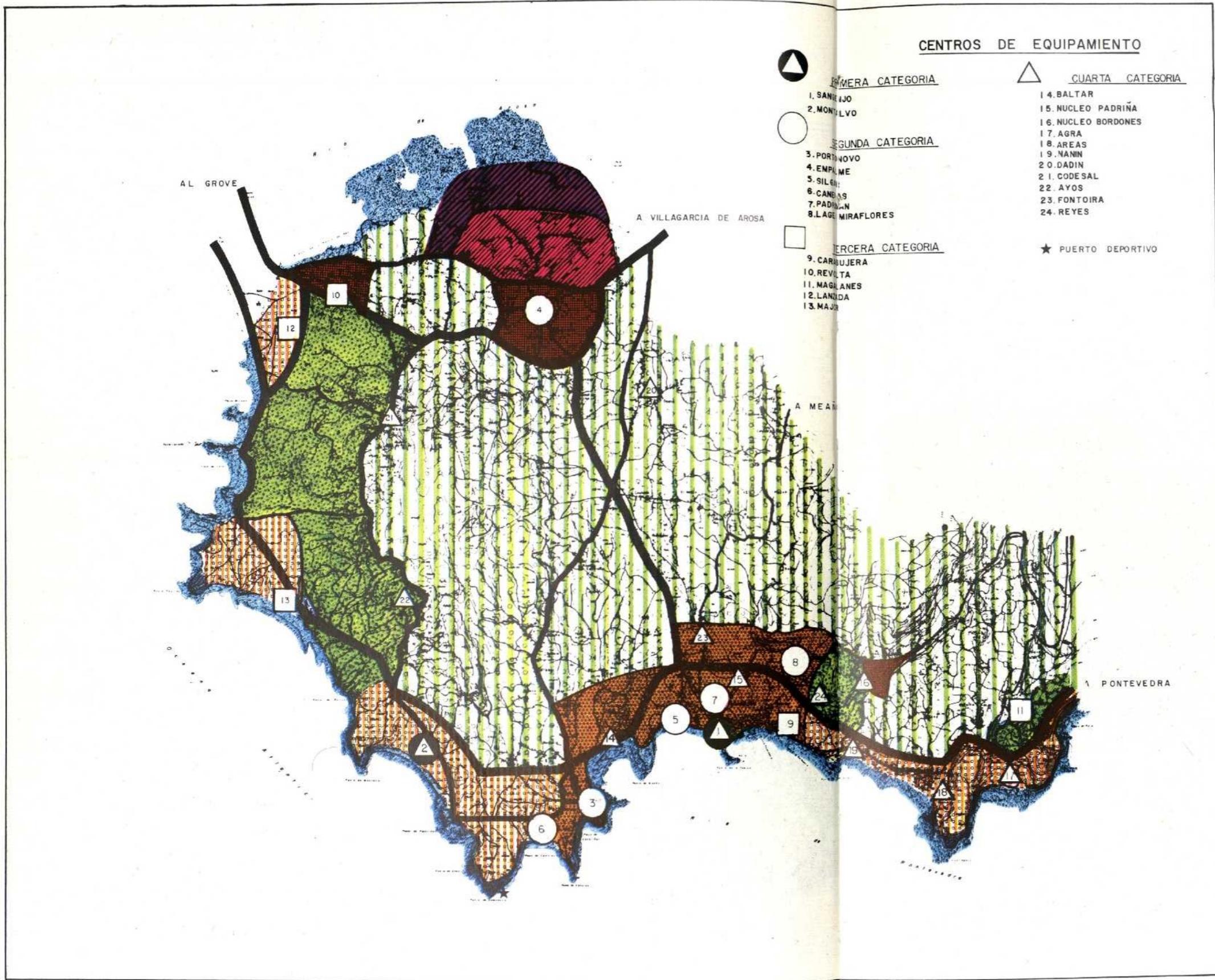
Nº PLANO

ESCALA:
1:25.000

3.5

SIMBOLOGIA:

-  AREAS EXPUESTAS AL VIENTO NORTE
-  ZONAS DE MAXIMA PENDIENTE
PROBLEMAS GEOMORFOLOGICOS
-  MASAS FORESTALES PRINCIPALES
-  ANFITEATROS NATURALES
-  RED DE DRENAJE



DOCUMENTO:
ORDENACION PLANEAMIENTO

TITULO:
**ESQUEMA DIRECTOR (ESTRUCTURA URBANA)
 EQUIPAMIENTO COMUNITARIO**

Nº PLANO
11

ESCALA:
1:25.000

El tratamiento del litoral, en áreas aún no desarrolladas, al constituir una preocupación creciente, ofrece una buena ocasión de plantear el tema del planeamiento local en oposición a estas tendencias de especialización. La riqueza y diversidad de su contenido no deben desaprovecharse, ni siquiera cuando aparece una actividad tan tradicionalmente exclusiva como el turismo.

En realidad dicha actividad puede, aquí, jugar un papel muy diferente al que ha desempeñado en otras áreas del país, a condición de participar en la consolidación de la integridad local en sus aspectos económicos y urbanísticos. Las preocupaciones por la calidad y conservación del medio deben encontrar, asimismo, su campo de aplicación dentro del planeamiento local, a través de una política de aprovechamiento basada en el estudio detallado del medio ya que, fuera de ese ámbito, dejan de tener significado. Ocurre que ciertos problemas de protección ambiental requieren un tratamiento que aconseja la afectación de ámbitos superiores. Sin embargo, en estos casos, tanto los problemas como sus soluciones se desarrollan en un contexto de escaso contenido urbanístico, y por tanto, al margen de nuestra actual preocupación. ■

requieren un tratamiento que aconseja la afectación de ámbitos superiores. Sin embargo, en estos casos, tanto los problemas como sus soluciones se desarrollan en un contexto de escaso contenido urbanístico, y por tanto, al margen de nuestra actual preocupación. ■